



200  
220

Mercedes-Benz





# 200 220

完成されたメルセデス・ベンツ乗用車のプログラムは、総ての要求を満たしています。

第一のレンジは200D～250CE。

第二のレンジは280S～300SEL 6.3この2つのメイン・レンジの上にメルセデス・ベンツの最高級車600が造られています。

第一のメイン・レンジには200D及び220Dのディーゼル・エンジン車が特別な位置を占めています。

2つのメイン・レンジはボデースタイルと寸法が異なります。(280S/SEも広い車室を持っています。)

総てのモデルは技術仕様、装備品、それに動力性能が多少異なります。

しかしながら、材料の品質、念入りの作業だけでなく安全装備や研究開発費に到るまで、まったく違いありません。

両レンジの比較には技術仕様の相違を考えることができます。値段の相違も常識として考えられます。

第一のメイングループ(200D～250CE)には速く、信頼性の高い、それにねばりのある、経済的な4気筒キャブレター・エンジンを搭載した200と220モデルがあります。





200と220セダンは街中の走行は勿論のこと長距離ドライブ旅行にも申し分ないボデーサイズとそれにスピードをもち、すばらしいドライビング特性を示します。

定圧真空原理によるクロス・ドラフト・キャブレターの働きは常に空気吸入とバランスの取れた経済的な走行が約束されます。

メルセデス・ベンツ 200セダンは最高出力 105hp/5,000rpm  
最大トルク17.1mkg/3,000rpm。220セダンは基本的には 200セダンと同じですが、エンジン容積が大きいので最高出力は 116hp/5,000rpm、最大トルクは19.6mkg/3,000rpmを発生します。

コンパクトですが窮屈ではありません。

メルセデス・ベンツの設計は客室に重点を置いて行われています。5人ないし6人のパッセンジャーが気持ちよくすごせる十分なゆとりを持っています。それにボデー・サイズも極めて扱い易いものです。

メルセデス・ベンツ乗用車はとても操縦しやすい車なのです。

### 〈シート〉

メルセデス・ベンツ乗用車は優れた形状のシートを持ちドライバーに正しい反応を与えます。シートは解剖学的に正しい、しっかりとした側面サポートを得られます。シートのスプリング作用は、車のサスペンションの働きによく相応します。シートとサスペンションはどんなスピードでも共に有効な働きを示します。

メルセデス・ベンツは身体を支えるために、しっかりとした座席とクッションを作っています。特殊なつめものと、ゴム性の毛髪状マットを浅目にぬい込んだシートは通風性が良く、どんな湿気も吸収します。

ドライバーズシートの位置とステアリング・ホイールとの相対的ポジションは、解剖学的に正しいものです。これは長距離のドライブには非常に良いのです。

フロントシートのバックレストはリクライニング式です。

リアシートのパッセンジャーはフロントシートをいっぱい後に下げても脚のゆとりがあります。

ヒーターと換気は、高い効力をどんな角度にも供給できます。外気が-20度C位低くても室内を+20度Cにも保つことができます。

### 〈シャーシ〉

特別設計のメルセデス・ベンツ用ダイヤゴナル・スウィング・アクスルは硬すぎず、また柔らかすぎず、良くコンパクトなボデーに合ったものです。

長距離走行でも疲労を与えるような振動は取り除かれています。

路面の隆起による衝撃はアクスル・サポートのラバーマウンティングによって消されて、ボデー構造には伝わりません。

フロント・アクスルはアンチダイブコントロール付です。

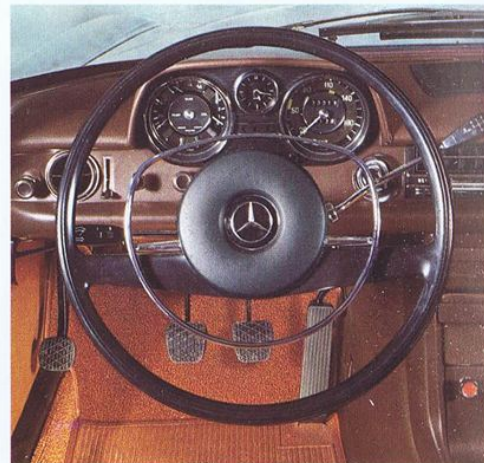
アンチロール・バーはコーナーでの不快なロールを防ぎます。

ガス挿入式油圧テレスコピックタイプのショック・アブソーバー(ドカルボン・タイプ)は重い荷重に対しても一定のロードクリアランスを保証します。

メルセデス・ベンツのサーキュレーティング・ボール・タイプ・ステアリングは極めて軽く確実です。

ステアリングホイールの動きは従って、前輪に直接かつ正確に伝導されます。これによって路面との直接々触が可能となり濡れた路面、凍りついた路面でさえ安全運転ができます。

ステアリング・ショックアブソーバーは路面の隆起をハンドルに伝えることなく吸収します。



ドライバーの目の前にセットされた見やすい計器。適確な配置のステアリング・ホイール。

### 〈ボデー構造〉

ステアリング・ホイールはまったく理想の位置にあります。また着座位置に対して解剖学的にまったく正しい位置にあるのです。

計器類はドライバーの目の前に置かれ前方を見ながらメーターを確認できます。

センターコンソール上の小物置。照明付グローブボックス。

ポケット付前ドア。

大型の後ウインドーシェルフ。

パッド付4ドアのアームレスト。

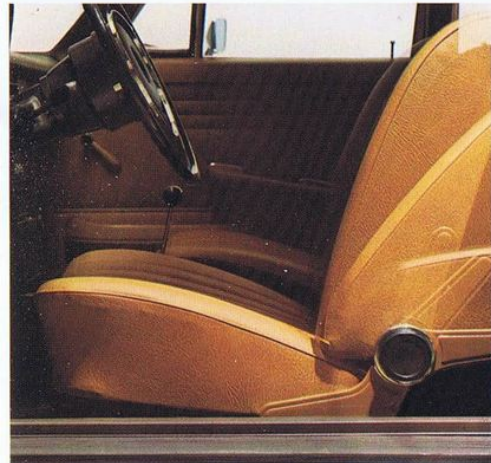
リアシートのセンターアームレスト。

丈夫なカーペット。

これらはメルセデス・ベンツの機能的な居住性を示すほんの一例にすぎません。

メルセデス・ベンツはドライバーにとって欠くことのできないはずの乗心地、全視界、扱い易さの点で“特別ななにか!”を備えております。

研究開発部門では種々のタイプの音響テストが行われます。



バスケット・シートのバックレストはフルクライニング調整装





### テスト・ドライブ

“予期出来ない突発事態！”

突然 ドライバーの前に飛び出して立ち  
ふさがる！

速度 60Km/h！

ドライバーはどんな反応を示すか？  
ドライバーの全ての反応を計測する。  
このテストはブレーキやステアリングそ  
してアクスルのデザインの改良に役立つ  
のです。

こと安全性については大いに語る事ができます。フォーム・ラバーのパディングをふんだんに使うような簡単なことは言うに及ばず、安全性の問題をその根本から究明することも可能です。根本から究明することは骨が折れ、多額の金がかかりますが、より責任の持てるやり方です。とはいっても重大な安全性の研究の成果は、すぐには現れないものです。

たった1年間のテスト期間中にメルセデス・ベンツは、いくつかの問題を深く掘りさげて追求するために、80台もの真新しい乗用車を種々、あらゆる方法で走らせてスクラップの山を造ってしまいました。

例えば、沢山のシリーズに亘るテストの末メルセデス・ベンツは衝撃力に応じて段階的にたわむ計器盤を開発し、これは重傷を大巾に減少させることができました。このフォームラバーのパッドを当てることだけのことなどは、メルセデス・ベンツの計器板に施された安全性のほんの一部分にすぎません。メルセデス・ベンツの安全な車室は、組織的、科学的な安全研究を実施する間の数限りない衝突実験を通して開発されたものです。

メルセデス・ベンツのボデーは確かにエネルギーを吸収しますがと云って前後部の剛性を低くしたわけではありません。車室は何ん

の損傷も受けないように高い剛性を保持させ、前後のボデー構造で大きな衝撃量をいかに吸収すべきかと云う点に重点を置いて設計しました。

## 〈“しわくちゃ”特許の満期〉

『1969年1月23日、車の安全に関する一項目にすべての自動車メーカーが達し得る道が法律的に開かれた。それは車のボデーの安全構造に関するメルセデス・ベンツの特許の切れる日であったのだ。この特許は客室の耐歪み構造と、車の前後部のしわくちゃ部分の斬新的生産に関するものであった。

この安全構造は、他の自動車メーカーによってかつて開発されたことのない最上のものとして、最も早く認められた。そして世界中にこれまでに永年に亘って模倣されて来た。それでもダイムラー・ベンツ社は他社の安全への努力を阻害しないように、おうようにも特許権の侵害を見のがしたのである。ウンター・ウルクハイム工場においてダイムラー・ベンツ社は、いかなる場合にも、“しわくちゃ原理”を理解するのはやさしいことだが、実施となると大へんに難しいことを知っているのだ。

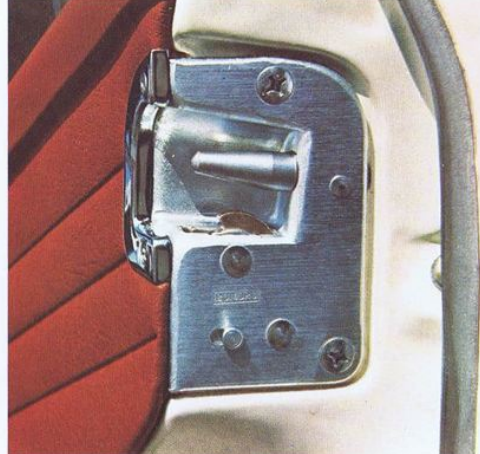
メルセデス・ベンツでさえも多年に亘る開発作業を要して後にはじめて、ウンター・ウルクハイムで数回の報道陣及び一般の人々に公開してから完全な衝突“しわくちゃの実証”を行うことができたのだった。

この特許の満期とともに、これからはこの安全構造は、各競争メーカーの広告キャンペーンにも頻繁に見られることになるろう。』

メルセデス・ベンツにこうして安全ということとは、これだ、あれだといった個々の問題ではなく、またどのメルセデス・ベンツの車でも20や30ばかりの特徴には止りません。メルセデス・ベンツの安全は科学的研究に基づいた体系なのです。一つ一つの要素がすべてたがいに依存しあっているのです。永久に進展し、完成されてゆく一体系なのです。それでは2～3の例を挙げて見ましょう。

## 〈メルセデス・ベンツの安全ドアロック〉

メルセデス・ベンツの安全ドアロックは、事故の際急に開くことはありません（これで乗客が外に放り出される心配はないのです）また、事故の後にドアを急いで開けなければならないときにドアロックが動かないようなこともありません。



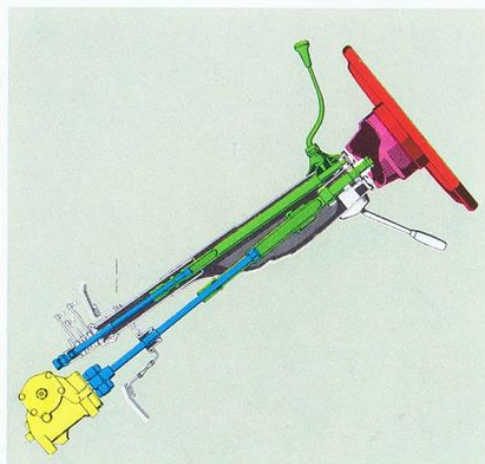
頑丈なピンを持つセーフティ・ドア・ロック。これもまたメルセデス・ベンツの特許です。

## 〈安全なステアリング〉

安全なステアリング装置は、ハンドルの中心に大きなパッドつきボスを着けています。さらにパッドつきボスの下には衝撃アブソーバーを取付け、また前車軸のはるか後方にステアリング・ギア・ボックスをつけたコラプシブルタイプのステアリング・コラムを取付けてあります。これで衝突時におけるステアリング・コラムの危険な“串刺し傷害”が防止できます。

## 〈直進安定性〉

直進安定性と信頼できるロードホールディング、独立懸架サスペンションの結果は安全運転に不可欠の要因であります。アンテイルールバーは、コーナーに行ける不快なボデーロールを押えニュートラルのコーナリング特性を確保します。



“串刺し傷害”のないステアリング装置。ステアリング・コラムは衝撃に合うと折りたたまれます。ハンドル上の大きなパッド付ボスには下に特許の衝撃アブソーバーはけはくたかてま

## 〈2 回路サーボつきブレーキ系統〉

全4輪ディスク・ブレーキにより、耐久力及び冷却効果も優れ、自動調整により、ゆがみを起すことのない均等な制動を確保します。尚警告灯がブレーキ回路の故障を知らせます。

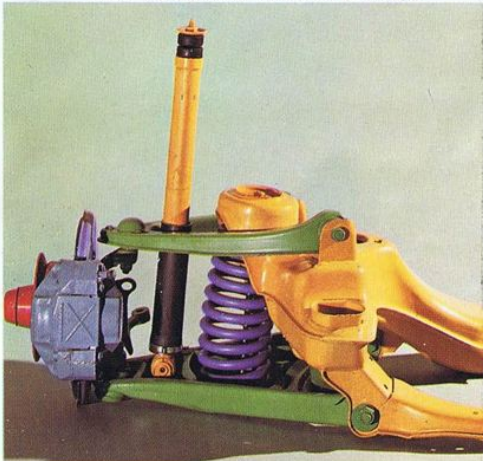
## 〈駐車ブレーキ〉

駐車ブレーキには、特別のブレーキシューとブレーキドラムが着いています。

## 〈その他〉

解剖学的に正しいドライビング・ポジションは疲労をなくし、ドライバーの反射作用を損うことなく、しっかり据付けた、座り心地の良いシートの型状は、体を良くホールドします。シートのスプリングと車のサスペンションは完璧に調和しています。

ステアリング・ショックアブソーバーは、路面のがたゆれを吸収



し、アクスル・サポートのラバー・マウンティングは路面の凸凹を吸収し、ガス挿入式ショックアブソーバーは、スムーズな走行を保証します。

テストを行った、第2の決定的な要因は、人間と人間の反応であります。メルセデス・ベントは、なれていないドライバーをハンドルにつかせて、テストコースに送り込みます。そして専門家が、ドライバーに、予期していない模擬の危険にさらします。そしてすべての反応を記録します。各種の反応の結果から、平均的なドライバーの平均的な反応を計算することができます。次は、さらに優れた設計を求めめるために、こうして得られた実績を実行に移します。

〈今日、メルセデス・ベントの徹底的な研究は自動車そのものの域を越えています。〉

自動車の高速走行に於ける安全な条件はシャーシがエンジン性能よりも実力があることです。メルセデス・ベント乗用車は速くそして安全です。濡れた路面でも同じように高速で走れます。急カーブを限界ぎりぎりでも常に常に操縦性はニュートラルで十分コントロールできます。

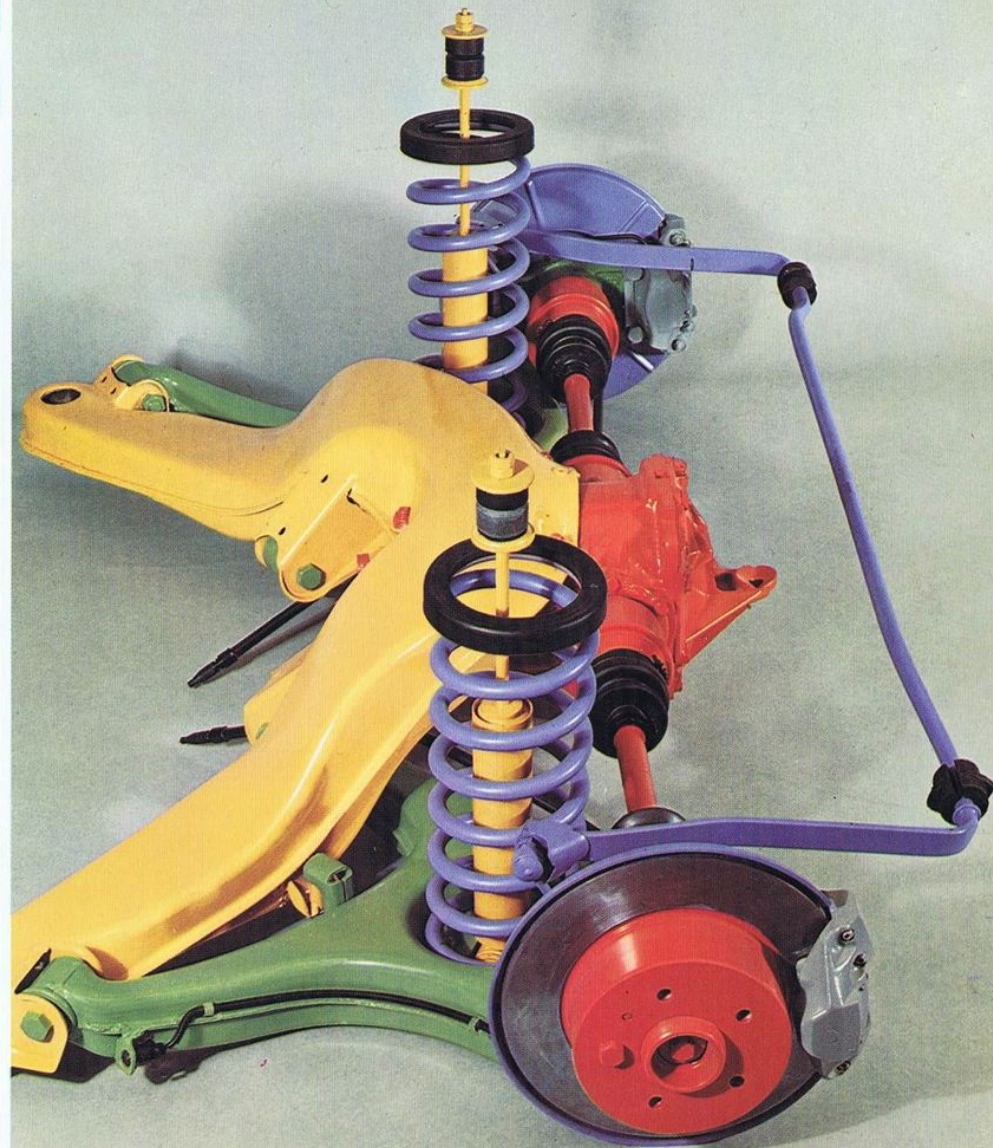
フロント・アクスル：(左図)

アクスル・サポートを見てみましょう。

頑丈な三角形のウィッシュボーンと非常に大型のディスクブレーキ、ガス挿入式ショック・アブソーバー、アンチロールバー等がフロント・アクスルのセーフティシステムなのです。

リアーアクスル：(右図)

ダイヤモンド・スウィング・アクスル、駆動構造や支持構造から完全に分離されている、頑健な全て溶接で組上げられたアクスル・サポートとセミ・トレーリングアー







**ウンタートゥルクハイム工場内のテスト  
コース。**

巨大な送風機が強力な横風を起します。

こゝでは低い重心のエアロダイナミックなボデーワークが優れたロードホールディングを示します。

これはハイウエーでの高速走行に非常に重要なことです。

一般のオーナードライバーにとってレーシングカーはまったく別世界のもので、もしこれをお使いになりたいと云われてもメルセデス・ベンツは、なんの責任も負いかねます。

メルセデス・ベンツは不変の構造原理に基づき、良い路面、好天候条件下にかぎらず、高い巡航速度、平均以上の巡航速度を持つ乗用車を造っています。

中速範囲における加速はとても大切です。例えば追越し時の安全のために60km/hから90km/hまで加速しなければならない時に急激な加速が必要です。

このような場合メルセデス・ベンツの 200 また 220 の 4 気筒キャブレターエンジンは高いトルクと平均以上の余裕パワーをもって、本領を発揮します。



### 追越し時に重要な……

ドライバーズシートとステアリング・ホイールの配置は解剖学的に正しい関係に有ります。広いウィンドーのため優れた視界を得ています。

### 〈クロスドラフトキャブレター〉

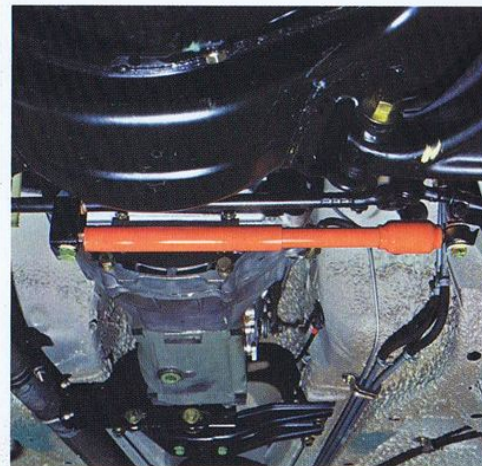
エンジンの真空圧は回転が極めて低い場合でも、フルスロットル時でも常に一定に保たれるので、吸入空気に対する燃料は正確にコントロールされます。

これにより：

- 低エンジン回転からの強力な加速力。
- ダイナミックな力。
- フラット・スポットがなくガソリン噴射式エンジンに似た特長を得られます。

このモダンなキャブレターシステムはエンジンの概念に適しています。

鍛造クランク・シャフトはコネクティングロッドと同様、多層・鋼裏打ちのベアリングに支えられています。



### 究べきな技術仕様。

全メルセデス・ベンツ車は油圧式ステアリング・ダンパー付です。

OHCはとりわけ低速域において素晴らしいシリンダーの働きと優れたトルク特性を示します。エンジンの音は精密にして最小に押えられています。

### 〈メルセデス・ベンツのダイアゴナル・スウィングアクスル〉

セミトレーリングアームによる理想的なサスペンション配置の結果優れたロードホールディングとコーナリングの強さを示しています。一方の車輪が荒れた路面によって上下動をくりかえしても、もう一方はまったく関係なく真すぐに走ります。従ってメルセデス・ベンツのダイアゴナル・スウィング・アクスルは他のどんなリジッドアクスルよりも優れているわけです。

### 〈直進の安定性〉

車輪は、各車輪がリアアクスルのラディアス・ロッドとフロントの3角のウィッシュボーンによって全輪が独立させられているため荒れた路面でもコースからはずれるようなことはありません。これで、ドライバーのステアリング操作が軽減されます。

### 〈コーナリングの安定性〉

ニュートラルのコーナリング特性と完璧なステアリング応答性により、メルセデス・ベンツ乗用車は、コーナーをなめらかに旋回し、たえ間ない修正などは不必要です。油圧ステアリング・ダンパ

ーは、路面の振動を吸収し、ハンドルに影響を与えることがありません。

以上のような結果、カーブの続いた道を楽に走り続けることができるわけです。

### 〈信頼できるロードホールディングと最大の横風安定〉

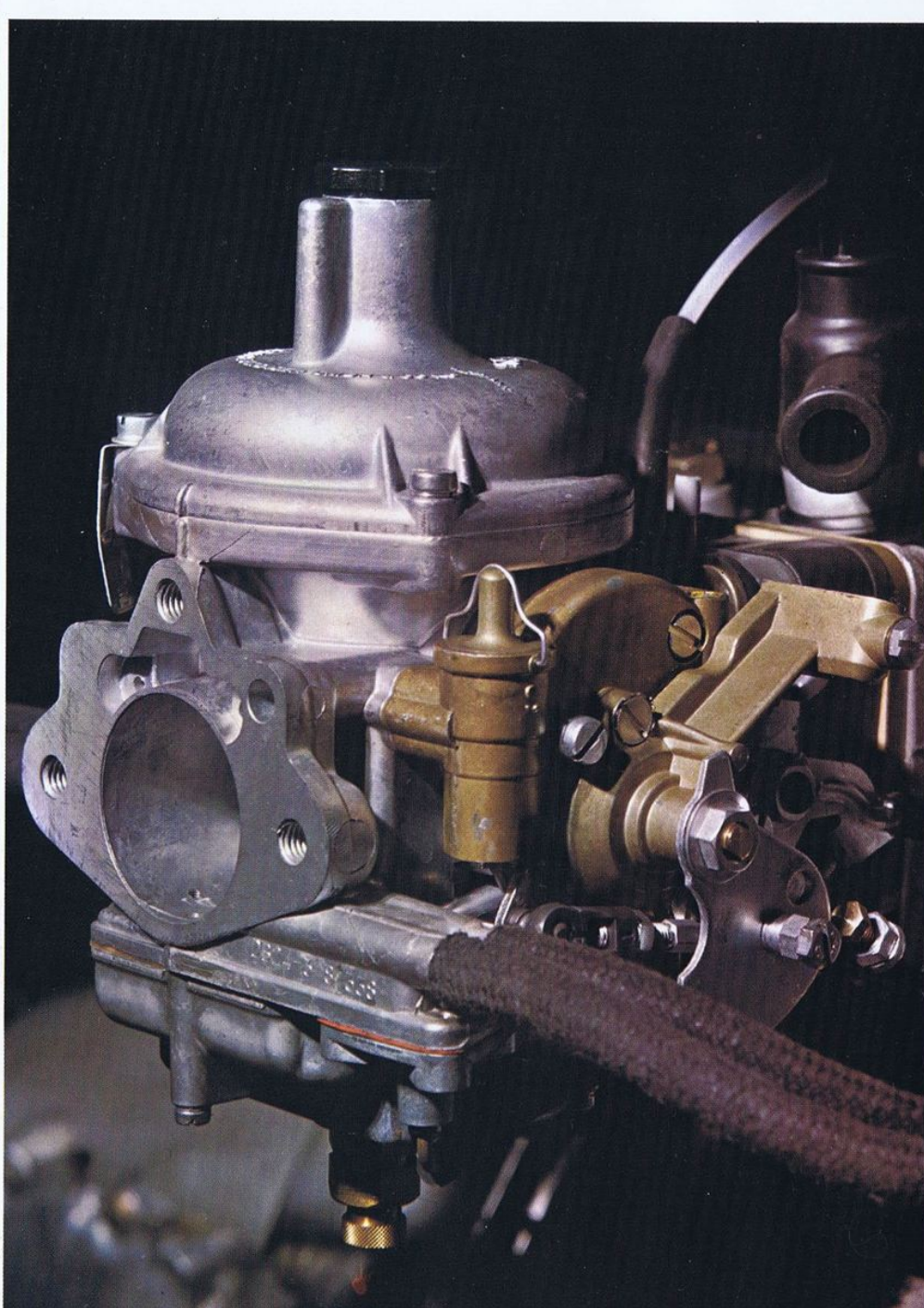
メルセデス・ベンツ乗用車の長いホイールベースと低い重心は、流線形のボデーワーク、4輪独立懸架つきの頑丈なシャーシと理想的なコンビを成しております。

この完璧なテクニカル・レイアウトは、最大の快適性とマッチしています。メルセデス・ベンツの乗用車にあっては500や1,000キロのドライブはまだ愉しみのうちです。

燃料と空気の混合気はクロス・ドラフト・キャブレターが行います。

簡単な構造ですが非常に効率の良いレイアウトです。

アクセルペタルのレスポンスはすばらしく、まるで燃料噴射式のようです。







#### 実験部門のテストカー

ドライバーでさえ聞えない音でもテストカーは完全に記録します。

標準仕様の車自身では普通のテスト段階では信頼性が有るとしか判断はできないのです。

信頼できると云うことは、どんなひどいコンディションのもとでもドライブできることです。例えば、激しい水しぶきにも電装品は完璧に守られます。シャーシは例え濡れたコーナーでも高速でまわれるように設計されているのです。

信頼性のある車とは、長時間に亘って完全に機能を発揮し、故障なく走行できる車のことです。このことは、車は市場に出される前に広範な試験を受けなければならないということを意味します。

## 〈シート、シートスプリングとドアロック〉

これらはいずれも連続テストを受けて合格したものです。

## 〈ぴったり合う4つのドア〉

ドアを閉める時の深いドサツと云う音は、音響学上の秘密ではなく、ドアがぴったりと合っているしるしです。メルセデス・ベンツはドアの寸法をチェックするだけのことにすら数多くのエキスパートを抱えているのです。

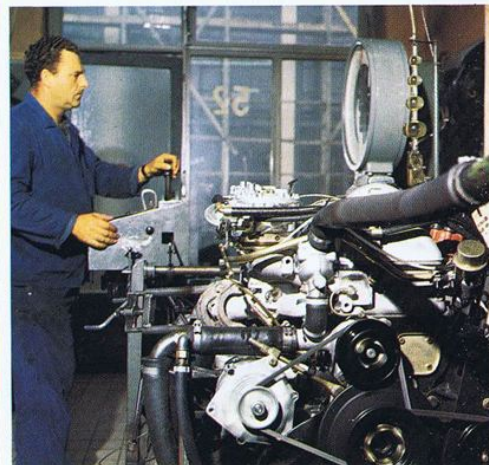
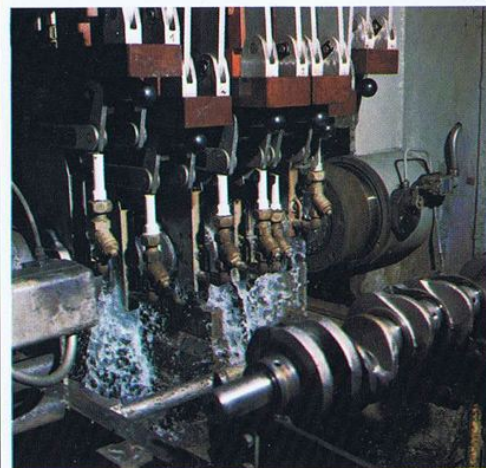
## 〈すべての電動ユニット〉

ヘッドライト、スターターモーター、ダッシュボードライト等は別々にアースされています。金はいかかっていますが信頼性も増します。

## 〈すべての部品〉

下請けからの購入部品は、それぞれのメーカーですでにテスト済みですが、取付け前に再度厳格なテストを受けます。例えば、リアアクスル・ジョイント用ゴムスリーブは各納品の高いパーセントについて、油槽内で100時間テストを受けなければなりません。このテストをパスした場合にはじめて、生産ラインに移されます。

高周波焼入れのクランクシャフトというのは、表面構造に悪影響を与えることなしに重要な個所に特別な注意を払うということの意味します。これで運まかせと云うことがなくなります。



各エンジン、各アクスル、各トランスミッションは、テスト台上でテストされます。メルセデス・ベンツでは抜取り検査だけではなくとしております。

## 〈独立式・リアアクスル〉

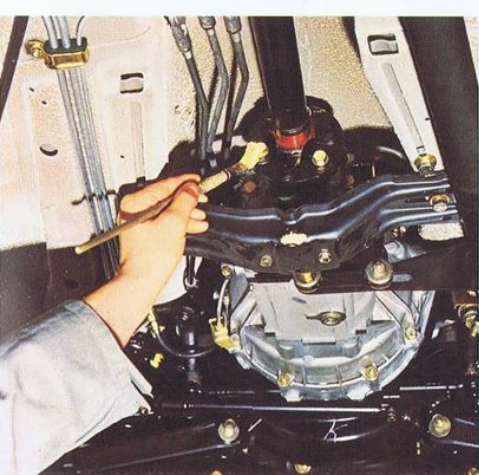
リアアクスルは各々、組立後検査のため各種のテストを受けます。

## 〈各エンジン、トランスミッションそれにアクスル〉

これらは、各種の条件の下で、広範なテスト運転を受けます。このテストに好成績を得れば始めてメルセデス・ベンツ乗用車に装着する資格が与えられます。

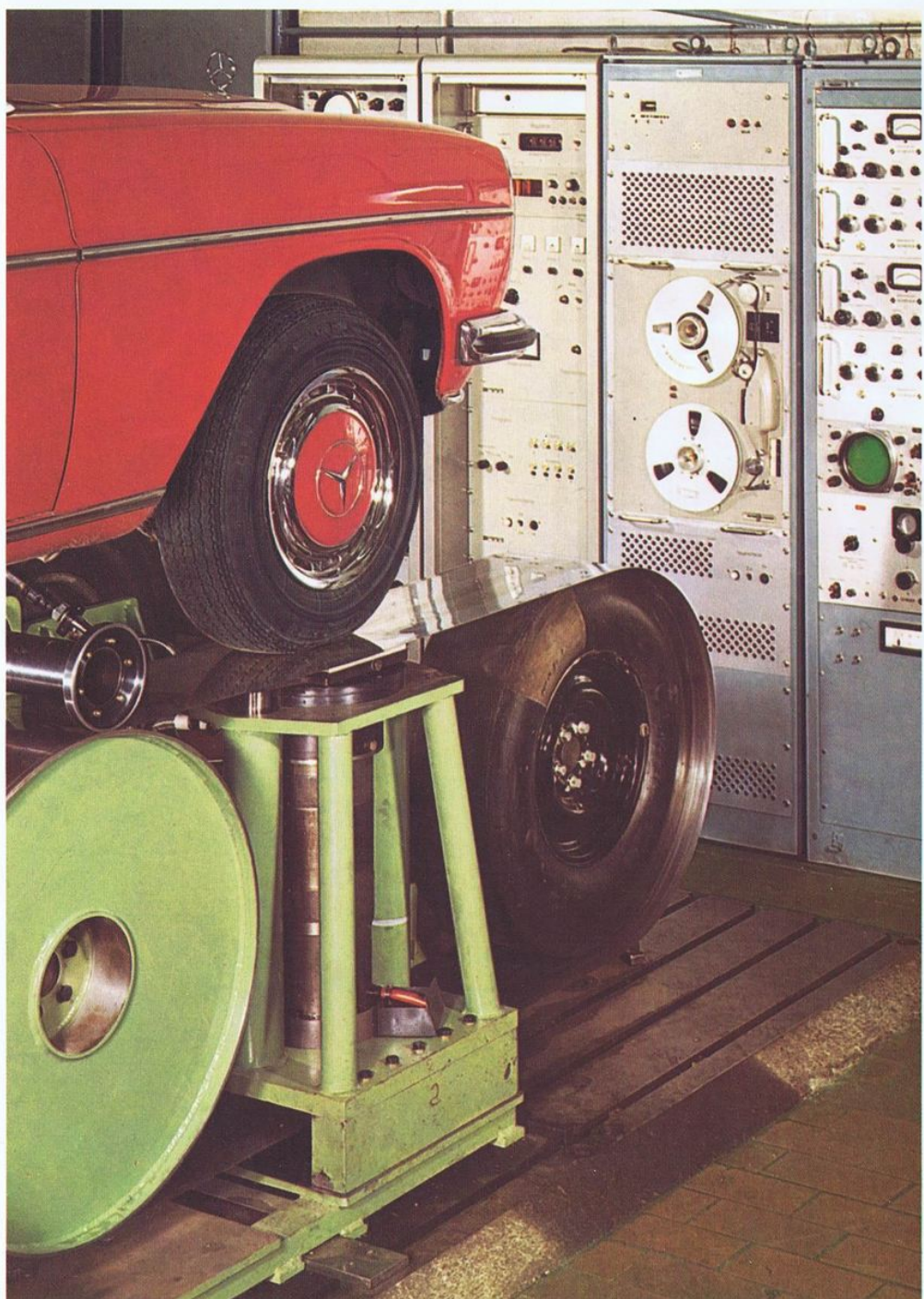
## 〈安全ノブ〉

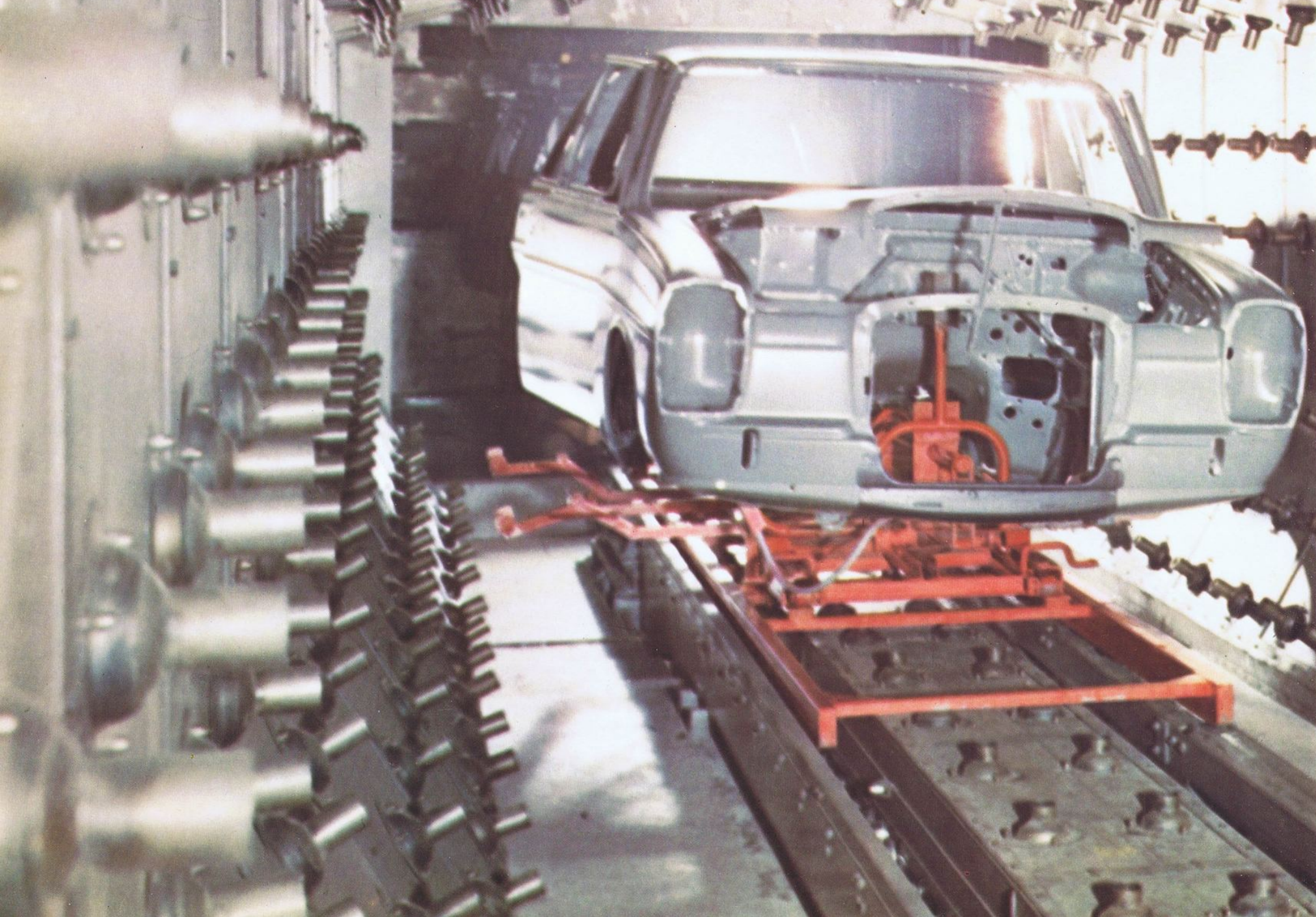
ドアのロックはドア上のノブを下に押し下げて行います。

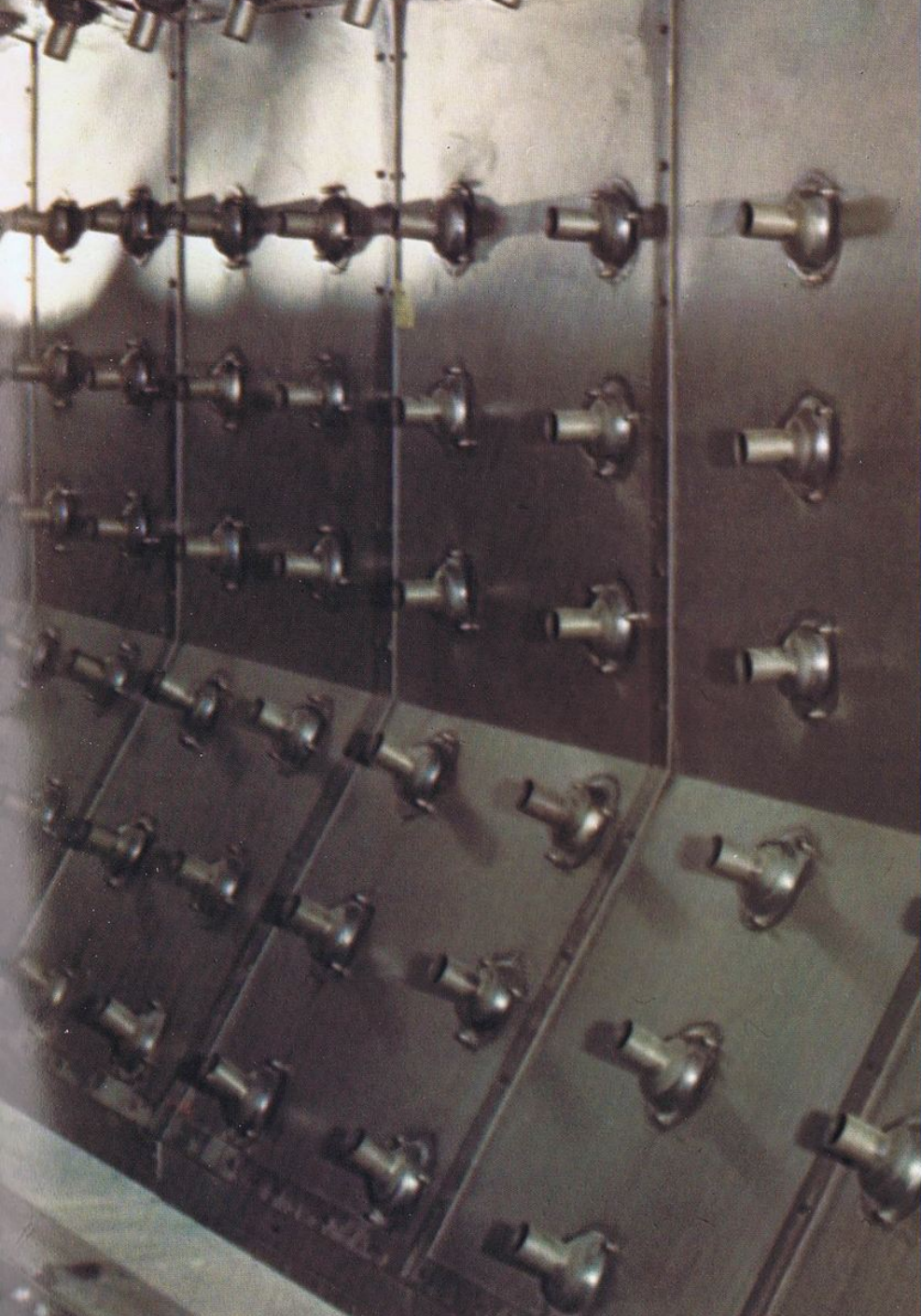


生産ラインの最後には、重要なねじは、手でいちいちチェックされ、合格の箇所には着色シールが施されます。

信頼出来る自動車を作る唯一の可能性は、研究・開発部門の仕事に基づいた他有りません。そして特別構造試験のテストスタンドはエレクトロニック蓄積器具同様重要です。メルセデス・ベンツの信頼性は全ての構成が優れた品質である結果につきます。







メルセデス・ベンツの永久的な価値は  
完璧な表面仕上げに始まります。  
メルセデス・ベンツのペイント・ショップ  
は世界中で最もモダンな設備を持っています。

# 永久的な価値

## 〈永久的な価値〉

永久的な価値は、完璧な技術、高品質の材料と仕上げ、無期限の特色あるスタイルを持ったメルデス・ベンツ乗用車の特長です。

## 〈車のスタイル〉

流行は常にある数のお客様を魅きつけるものです。しかしながら、メルセデス・ベンツはとてこの流行に賭ることは出来ません。スリーポイントド・スターをつけたニューモデルは、純粋な技術的改善が達成された時にのみ市場に送り出されます。

ですから、メルセデス・ベンツは今日は魅力的で、明日は退屈になるようなボデーは造りません。多年に亘って生命のある型状のみが正しい型状です。それは、メルセデス・ベンツが続くかぎり一長い年月続くのです。

## 〈塗装作業〉

メルセデス・ベンツ乗用車は特に長持ちするペイント塗装を行っています、1台につき約20kgものペイントが使われています。燐酸塩を施し、不活性にしてから、5回塗りまで行ないます。これらは有機的に結合され優れた効果を示します。まず最初がプライマー、次が第2プライマー、続いて保護塗り、基礎塗り、そして最後が特殊仕上塗装です。

## 〈永久的なアンダーシール〉

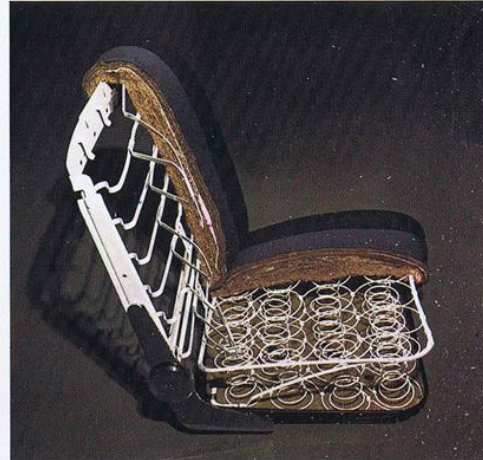
下回り、どろよけ、サイドシル、フロントセクションの下側に対して、1台につき約14kgの永久シールを施します。

## 〈特別プロテクティブ・ワックス〉

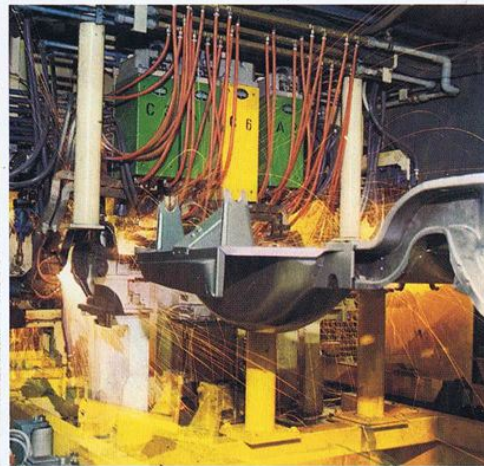
エンジンルーム及びアクスル、ドライブシャフト、燃料とブレーキ配管を含む、車の全下側に特別プロテクティブ・ワックスの被覆を行います。

## 〈後に手が届かなくなる個所の部品〉

内部の腐蝕を防止するため組立前に亜鉛ペイントを塗ります。



メルセデス・ベンツのシート  
一番上はシート生地、次に中間層生地、そして多孔性でゴム質のヘアーマットで、漸進的な運動をするコイルスプリング・コアが一番下に付けられています。



溶接は自動的に一度に千箇所も行います。新型の溶接機械は、どんな熟練工の手で行うよりもスムーズで安全に仕事をします。

## 〈アクスル・ハウジングとエンジンブロック〉

アクスルハウジングとエンジンブロックには、メルセデス・ベンツ研究部門によって開発された特殊耐熱・耐油性ペイントを塗っています。

## 〈鋼材の合せ目は念入りに仕上げます。〉

鋼材の合わせ目は、どんな小さいものでも内・外面ともにシールされなければなりません。これは外観だけのためではなく、完全にサビから守るためです。

## 〈メルセデス・ベンツのモデルの継続性〉

このモデルの寿命が長いのは、高いリセールプライスと製造上の最大の精密さと信頼性があることでしょう。

6年毎にしか新しいシリーズを造らない者は6年毎にただ1度しか“歯痛の苦痛”を感じないですむわけです。

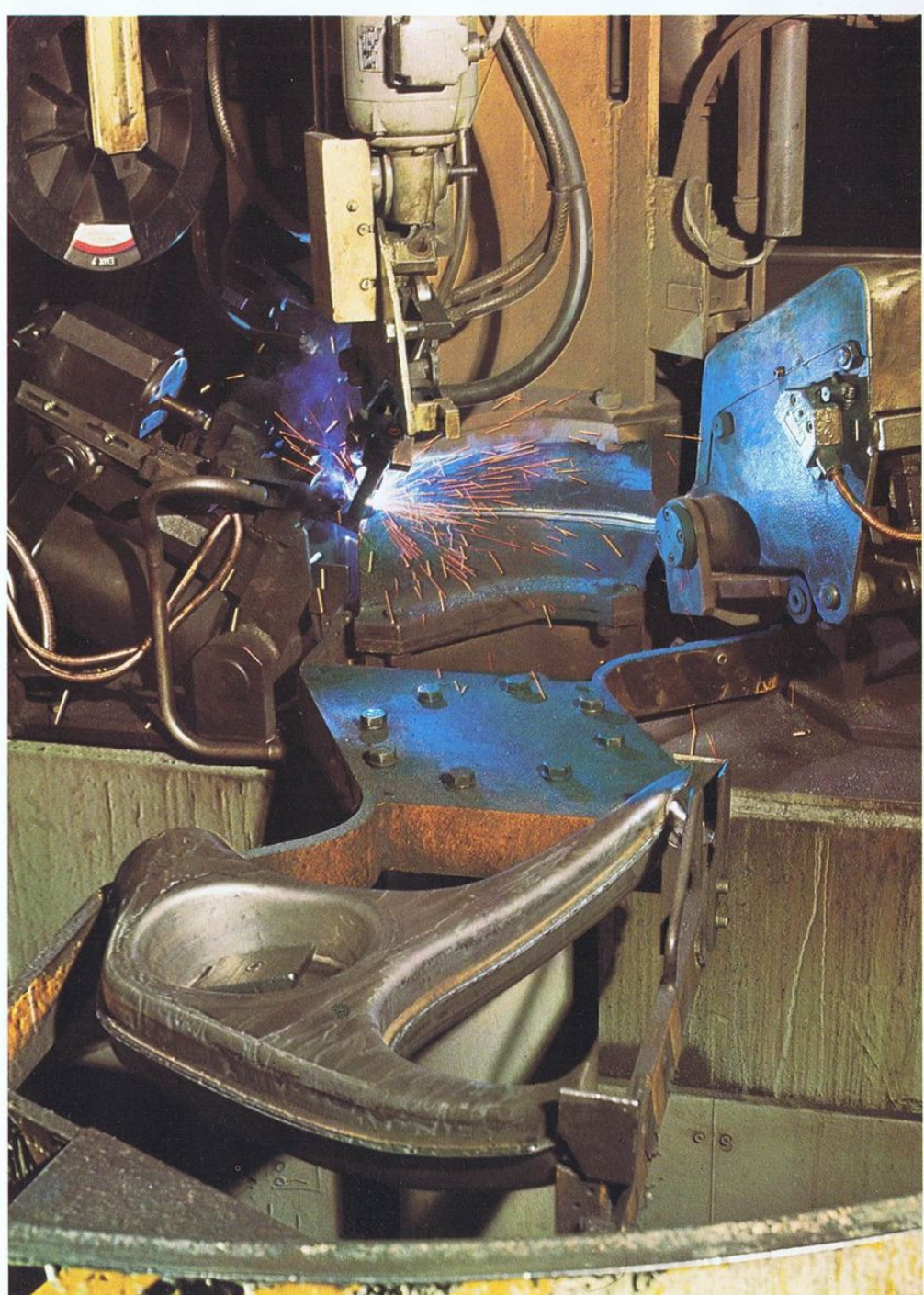
## 〈“妥協”を知らない検査員〉

乗用車の生産にたずさわっている総人員の15%が管理作業に従事しています。これらの人々は、必要とされる品質標準に100%達しないものはなんでも払いのけなければなりません。重要な点はこの仕事を本当に実行していることです。

## 〈サービス〉

メルセデス・ベンツは163ヶ国に3700のサービス・ステーションを置き、それぞれに経験豊かな専門員を配しています。専門員は工場からエキスパートによって頻繁に教員課程を受けている人達です。休日のドライブには特に安心です。

メルセデス・ベンツに於いて重要なことはただ単にシャーシの構造の鋼材だけでは有りません。例えばリア・アクスルのセミ・トレーリング・アームは2つの鋼材を合わせて溶接したものです。従って防水そして外傷からも永久に保護されます。



2重回路式、4輪ディスクブレーキ・サーボアシスト付、パーキングブレーキ用ブレーキシュー及びブレーキドラムを後輪に装備。ブレーキ回路破損警告灯付です。

## 〈ステアリング〉

正確で、軽いリサーキュレティング・ボールタイプ・ステアリングを採用。ステアリングダンパー、ステアリングホイールボスに大型のパッドを取付け、ボスの下に衝撃アブソーバーを取付けた伸縮折りたたみ式ステアリングコラム。フロントアクスルより後にセットされたステアリングギアボックス等多くの特徴を持っています。

## 〈ボデー構造〉

ボデーに堅固に溶接されたフレームフロアーユニットは、頑丈で、耐ねじれの乗客室(安全な室)、エネルギー吸収の前後部、全面最高の視界、パノラマ式安全ガラス窓、開きやすい4つのドア、ボデーサイドのラバーストリップ、ラバーストリップ付のダブルバンパー。

## 〈車 軸〉

フロント・アクスルはダブルウィッシュボーン式

リア・アクスルはメルセデス・ベンツ・ダイアゴナル・スウイング・アクスルです。

## 〈トランスミッション〉

フルシンクロ4速トランスミッション・ステアリングコラム・シフトかフロアーシフト自動調整ダイヤフラム・スプリングクラッチ。

## 〈シート〉

解剖学により良く研究された形状をもつシート、頑丈な据付け、完全に身体をホールドする形状。シートスプリングとサスペンションそれにシートのポジション等が細心の注意をもって調和されています。

フロントシートは前後スライド、ドライバーのシートの高さも調整でき、背もたれの角度、ドライバーの座席の高さが調整できるリク

ライニングシートが取付けられています。

## 〈照明系統〉

駐車灯、非対称のロービーム(下向き)ハイビームの前照灯、フォグランプ、サイドマーカーランプ、後退灯、無段可変の計器照明、ドア開閉連動ハンドスイッチ付室内灯、ダッシュボードにスイッチのつけられた後部リーディングライト、灰皿の照明、シガライター、ヒーターコントロールノブ、グローブボックス、トランク、フロアーレベルライト等がつけられています。

## 〈完備した計器類〉

パッドつきで衝撃にたわむ安全構造の計器盤には、速度計、燃料計、冷却水温度計、駐車ブレーキ、前後ブレーキ回路の警告灯、バッテリー、方向指示器、ハイビーム、燃料リザーブ、等の各警告灯。電気時計、全走行距離積算計、ディリーマイルレージ積算計等がセットされています。

## 〈安全なドアロック〉

メルセデス・ベンツは“ワンキーシステム”を使っています。即ち、全ドア安全ロック、後部ドアには子供のいたずらで開くことのないチャイルドプルーフ安全ロックシステムを使っています。グローブボックス、トランク等のロックはもちろんのことステアリングホイールロックはイグニッションスイッチと連動です。

スターターモーターはノンリピーター装置付でエンジンが回転して

いるのにスターターを間違えて回さないようになっています。

マスターキーはドア、イグニッションロック、グローブボックス、トランク及びタンクキャップを操作出来、予備のロックはドア、イグニッション・ロック、タンクキャップロックを操作出来、ガレージ、ガソリンスタンド等にあずける時に便利です。

## 〈理想的なヒーターとベンチレーション〉

暖冷氣はそれぞれ連続的に思うまゝ供給出来ます。ほこりやすき間風はまったく入る余地がありません。ウインドスクリーン、サイドウィンドー、前後のフートスペースにモーターで強制送風が出来ます。温かい空気、冷たい空気の量と分配はいつも上下に自由に調節出来ます。モーターのスイッチは調整レバーと連動となっています。ヒーターは左右別々に調整が出来ます。ダッシュボードの左右端には冷暖房エアーをいつも調整できる球形のベントがあります。

## 〈ウインドスクリーン〉

ウィンドウォッシャーは足踏式ですが、ワイパーと連動で一度踏む毎にワイパーが2度の住復をします。バタフライ・タイプのワイパーはハンドル上の組合せスイッチにより作動されます。

## 〈シグナリング・システム〉

ヘッドライト・フラッシャー、ステアリングコラムに組込まれた2スピードワイパー2個の高周波のホーン、ブレーキライト、ウォーニング・プリンカー・システム等が標準装備されています。

## 〈その他細かい便利な点〉

フロントシートの間には小物を置けるトレイがありフロントドアにはポケットがあります。グローブボックスの他リアウィンドー前にも小さい物を置けるスペースがあります。バックミラーは眩惑防止調整式です。

パッド付のサンバイザーはパッセンジャーサイドには化粧鏡付きです。ルーフフレームにもGrabハンドルが取付けられ、リアのGrabハンドルには洋服掛フックも付けられています。パッド付のドアアームレストの他リヤシート中央には大型のアームレストを引出すことができます。

シガーライター、灰皿は前後にあり、セーフティベルトのアンカーポイントが前後に設けられています。前後レッグルームと中央トンネルはカーペット敷きです。また牽引のためのフックがボデー前後につけられています。



標準仕様は予告なく変更することもあります。

はもう既にすばらしい装備が施されて、最高の乗心地に仕上がっております。

しかし、もしお好みに合せて、また独特な雰囲気的車になさるためには、御希望、お考えに従って色々な特別付属品の御注文ができます。

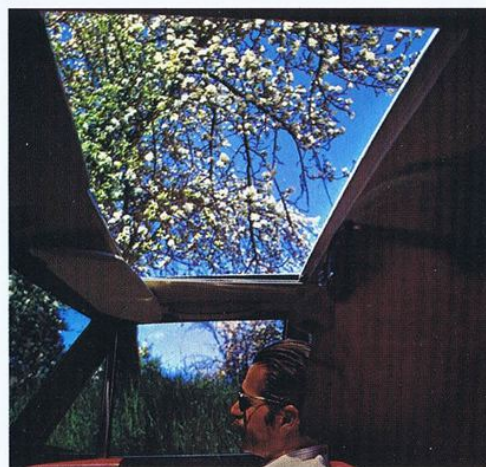
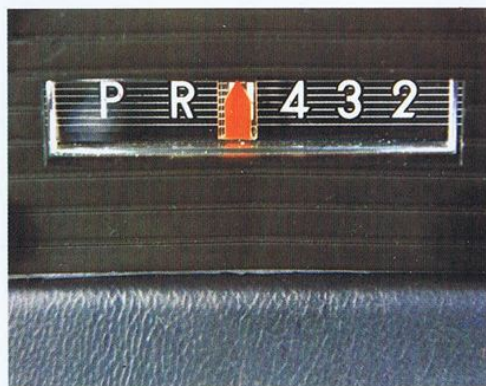
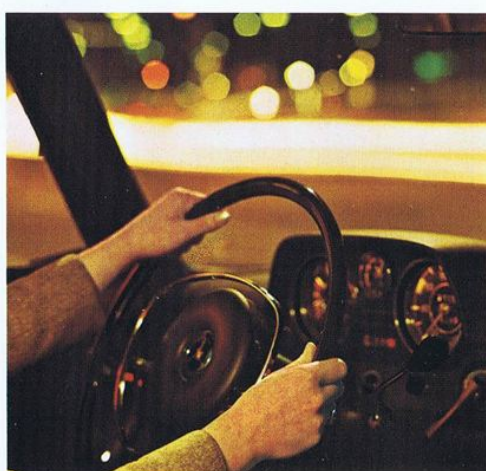
## 〈メルセデス・ベンツのパワーステアリング〉

メルセデス・ベンツのパワーステアリングは運転を容易にします。駐車するにも、細かいカーブを連続して走るのも楽しくなります。油圧装置が、車輪に要する力と回転する回数を減らします。それにもかゝらず、路面からの感覚は、あらゆる状態においても維持されています。

## 〈メルセデス・ベンツの自動変速機〉

ステアリングコラムシフトと、フロアシフトの、どちらでも自動変速機を操作することができます。

ギアチェンジもクラッチ操作も無しで、交通量に応じて違ったスピードでドライブ出来ます。追い越しをする時には、ただアクセルペダルをキックダウンすれば、自



要なスピードを得ることが出来るのです。追い越し後には自動的にもとのギアに戻ります。変速は馬力の流れがとぎれないようになめらかに行われます。これこそ、メルセデス・ベンツ自動変速機の最大の利点の一つであります。

## 〈セルフ・レベリング・サスペンション〉

荷重に応じて車のリアーは自動的に上げられます。(例えばトレーラーを引く時に。)従ってメルセデス・ベンツの車高は常に変更しません。

リアホイールのキャンバーはめったに代ることはないのです。従ってリアーにとっても重い荷重が掛かってもヘッドライトの照度角が変更することはないのです。

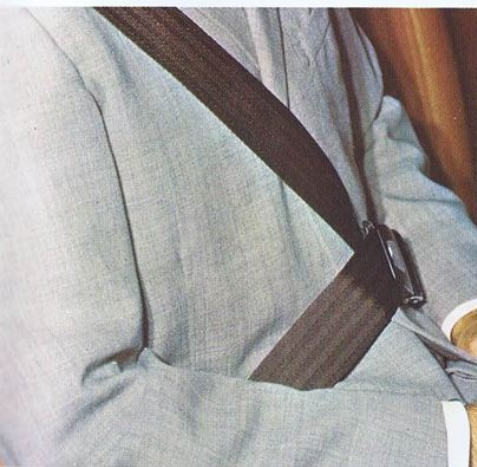
## 〈スライディング・ルーフ〉

スチール・スライディングルーフは、耐久性が高くしかも整備不要な電動式です。

スライディングルーフがもし故障したとしてもトランクの中から手で操作して閉めることができます。従ってどんな場合でも雨で濡れてしまうようなことはありません。

## 〈電気熱線入りリアーウインドー〉

熱線入りのリアーウインドーの働きによってリアウインドーがくもってしまったり、凍りついたりすることはありません。



### 〈安全ヘッドレスト〉

メルセデス・ベンツの安全ヘッドレストは高さや前後の調節ができます。調整に応じて後頭部への接触が広くも狭くもなります。乗り心地の向上に加えて（筋肉を弛める頭の支え）衝突時の頸部の負傷から守りますから、ドライバーと乗客に対する安全保護に大きく役立つのです。

### 〈純製カーラジオ〉

優れた音響効果を持つメルセデス・ベンツの純製カーラジオは、単に雰囲気を楽しんでいただくだけでなく、刻々と伝えられる道路・交通事情のニュースを取得すると言う大きな役割を果たします。

### 〈安全ベルト〉

特別附属品のなかでこれほど長い間偏見と戦ったものはないでしょう。今日でこそ安全ベルトの効力について議論がされなくなりましたが……。

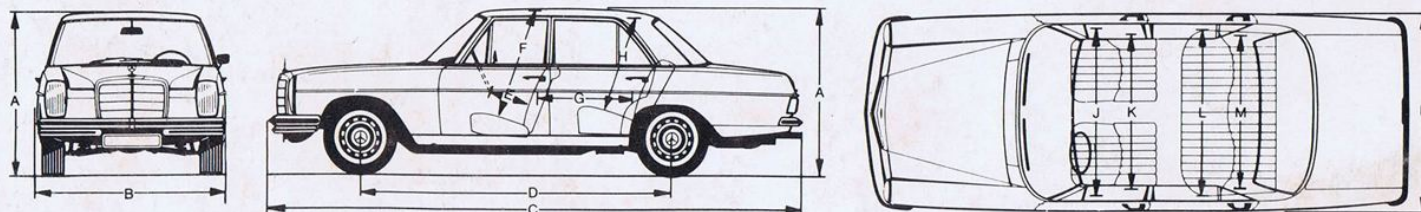
安全性に関する組織的、科学的な調査から得た経験によってメルセデス・ベンツは3点支持式安全ベルトを提供しました。これは、事故発生時に上半身と下半身の両方をシートにしっかりと抑えます。

その他にもエアコンディショナー。自動アンテナ。MB-TEXが本革の内張り。オーソペディック・バックレスト。スーツケース・セット。スペシャル・ペイント、シングル及び2トーン等多くのオプションを用意しております。



# 技術仕様

エンジン	200	230
気筒数	4	4
ボア/ストローク (mm)	87/83.6	87/92.4
総排気量 (Ccm)	1,988	2,197
圧縮比	9.0:1	9.0:1
最高出力 (hp/rpm)	105/5,200	116/5,200
最大トルク (mkg/rpm)	17.1/3,000	19.6/3,000
クランクケースオイル容量 (Lt)	4.0	4.0
冷却水容量 (Lt)	10.5	10.1
ジェネレーター	14V/35A	14V/35A
バッテリー	12V/55A	12V/55A
最高速度 (Km/Lt)	160	168
タイヤサイズ (チューブレス)	6.95S 14/175S 14/4PR 6.95S 14/175S 14/4PR	
使用燃料オクタン (ROZ)	98	98
標準燃料消費量 (Km/h)	9.2	9.0
燃料タンク容量 (L t)	65	65
空車重量	1,325	1,325



A 全高 (空車時) (mm)	1,440
B 全巾 (mm)	1,770
C 全長 (mm)	4,685
D ホイルベース (mm)	2,750
E ステアリングホイール〜ドライバーズシート間 (mm)	340
F 前シート高さ (mm)	960
G ドライバーズシート〜リアシート間 (mm)	815
H 後シート高さ (mm)	860
J 前車室巾 (mm)	1,490
K 前シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,409
L 後車室巾 (mm)	1,485
M 後シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,404
トラック フロント (mm)	1,444
〃 リア (mm)	1,440
最小回転半径 (m)	5.4
トランクスペース (Cu. m)	0.58